Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

# DZIENNIK URZĘDOWY

## MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 14. Warszawa, 29 kwietnia 1935 r. Rok XVII

## 12. LOTNICTWO CYWILNE.

### TREŚĆ:



## SPRAWY LOTNICTWA CYWILNEGO.

### 79.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 lutego 1935 r. o kolejności obowązkowego dostarczania samolotów na rzecz wojska w czasie pokoju przez właścicieli prywatnych statków powietrznych. (Przedruk z „Monitora Polskiego" Nr. 48 z dn. 27 II. 35, poz. 68).**

Na podstawie art. 4 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 listopada 1927 r. o obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr. 102, poz. 883) oraz §§ 4, 5 i 9 rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 marca 1930 r., wydanego w porozumieniu z Ministrami: Komunikacji, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Robót Publicznych o obowiązku dostarczania samolotów jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr. 26, poz. 230) ustalam następującą kolejność obowiązkowego dostarczania samolotów na rzecz wojska w czasie pokoju w roku 1935:

I.

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| Nr. | Port ojczysty | Właściciel samolotu | Samolot zn. rej. | Samolot Nr. rej. |
| 1. | Biała Podlaska | Klub Lotniczy PWS. | SP—AKT | 233 |
| 2. | — „ — | — „ — | SP—AJE | 183 |
| 3. | — „ — | — „ — | SP—AHF | 162 |
| 4. | — „ — | — „ — | SP—AGG | 126 |
| 5. | — „ — | Podlaska Wytw. Samolotów | SP—ANI | 275 |

II.

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Katowice | Aeroklub Śląski | SP—AMU | 276 |
| 2. | — „ — | — „ — | SP—ADY | 81 |
| 3. | — „ — | — „ — | SP—ANM | 284 |
| 4. | — „ — | — „ — | SP—AFO | 134 |
| 5. | — „ — | — „ — | SP—AFL | 142 |
| 6. | — „ — | — „ — | SP—AMM | 255 |
| 7. | — „ — | — „ — | SP—AFC | 113 |
| 8. | — „ — | — „ — | SP—ANO | 286 |
| 9. | — „ — | — „ — | SP—AGU | 182 |
| 10. | — „ — | — „ — | SP—AKJ | 210 |

III.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Kraków | Aeroklub Krakowski | SP—ALW | 243 |
| 2. | — „ — | — „ — | SP—AFN | 156 |
| 3. | — „ — | — „ — | SP—AFJ | 133 |
| 4. | — „ — | — „ — | SP—AFF | 121 |
| 5. | — „ — | — „ — | SP—AEM | 101 |
| 6. | — „ — | — „ — | SP—AFT | 140 |
| 7. | — „ — | — „ — | SP—AMB | 237 |
| 8. | — „ — | — „ — | SP—AGN | 166 |
| 9. | — „ — | — „ — | SP—AGM | 146 |
| 10. | — „ — | — „ — | SP—AJL | 205 |
| 11. | — „ — | — „ — | SP—AJM | 206 |
| 12. | — „ — | — „ — | SP—AMW | 285 |
| 13. | — „ — | — „ — | SP—AFS | 119 |
| 14. | — „ — | — „ — | SP—ABL | 249 |

IV.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Lublin | Lubelski Klub Lotniczy | SP—AMC | 238 |
| 2. | — „ — | — „ — | SP—AJS | 185 |

V.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Lwów | Aeroklub Lwowski | SP—ALB | 214 |
| 2. | — „ — | — „ — | SP—AKZ | 211 |
| 3. | — „ — | — „ — | SP—AEY | 107 |
| 4. | — „ — | — „ — | SP—AFZ | 153 |
| 5. | — „ — | Zarząd Główny LOPP. | SP—AJP | 217 |
| 6. | — „ — | Aeroklub Lwowski | SP—AHS | 167 |
| 7. | — „ — | — „ — | SP—AJC | 179 |
| 8. | — „ — | — „ — | SP—AJD | 180 |
| 9. | — „ — | — „ — | SP—AJX | 192 |
| 10. | — „ — | — „ — | SP—AJZ | 193 |
| 11. | — „ — | — „ — | SP—AKA | 194 |
| 12. | — „ — | Kom. L.O.P.P. Tarnopol | SP—AKN | 201 |

VI.

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Łódź | Łódzki Klub Lotniczy | SP—ALX | 234 |
| 2. | — „ — | — „ — | SP—ALM | 226 |
| 3. | — „ — | — „ — | SP—AMT | 247 |
| 4. | — „ — | — „ — | SP—AJW | 187 |
| 5. | — „ — | — „ — | SP—AKO | 248 |
| 6. | — „ — | — „ — | SP—AJY | 188 |
| 7. | — „ — | — „ — | SP—ALA | 250 |

VII.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Poznań | Aeroklub Poznański | SP—AEK | 97 |
| 2. | — „ — | — „ — | SP—ALR | 228 |
| 3. | — „ — | — „ — | SP—ACS | 66 |
| 4. | — „ — | — „ — | SP—ALS | 229 |
| 5. | — „ — | — „ — | SP—AKS | 216 |
| 6. | — „ — | — „ — | SP—ANL | 283 |
| 7. | — „ — | — „ — | SP—AHE | 160 |
| 8. | — „ — | — „ — | SP—AEN | 105 |
| 9. | — „ — | — „ — | SP—AKM | 225 |
| 10. | — „ — | — „ — | SP—ALJ | 218 |
| 11. | — „ — | — „ — | SP—ADW | 144 |
| 12. | — „ — | — „ — | SP—AKC | 208 |
| 13. | — „ — | — „ — | SP—AFY | 159 |
| 14. | — „ — | B. Skórzewski | SP—BZS | 278 |
| 15. | — „ — | — „ — | SP—AHD | 158 |
| 16. | — „ — | Fischer v. Mollard | SP—ALK | 222 |
| 17. | — „ — | Kom. Woj. LOPP. Poznań | SP—AED | 152 |

VIII.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Rumja | Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej | SP—ALY | 241 |
| 2. | — „ — | — „ — | SP—ANB | 254 |
| 3. | — „ — | Państwowe Zakłady Lotnicze | SP—ADF | 151 |

IX.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Warszawa | Aeroklub Warszawski | SP—ALZ | 245 |
| 2. | — „ — | — „ — | SP—ADX | 80 |
| 3. | — „ — | — „ — | SP—ALH | 223 |
| 4. | — „ — | — „ — | SP—AJA | 177 |
| 5. | — „ — | — „ — | SP—AJB | 178 |
| 6. | — „ — | — „ — | SP—ACW | 88 |
| 7. | — „ — | — „ — | SP—AFK | 125 |
| 8. | — „ — | — „ — | SP—AFG | 147 |
| 9. | — „ — | — „ — | SP—AMD | 244 |
| 10. | — „ — | — „ — | SP—AEZ | 110 |
| 11. | — „ — | — „ — | SP—AKW | 281 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 12. | Warszawa | Aeroklub Warszawski | SP—AGP | 139 |
| 13. | — „ — | — „ — | SP—AFW | 235 |
| 14. | — „ — | — „ — | SP—AKU | 219 |
| 15. | — „ — | — „ — | SP—AMA | 236 |
| 16. | — „ — | — „ — | SP—ALG | 213 |
| 17. | — „ — | — „ — | SP—AKB | 207 |
| 18. | — „ — | — „ — | SP—AFX | 124 |
| 19. | — „ — | — „ — | SP—AFR | 116 |
| 20. | — „ — | — „ — | SP—ACN | 63 |
| 21. | — „ — | — „ — | SP—AHU | 176 |
| 22. | — „ — | — „ — | SP—AKD | 191 |
| 23. | — „ — | — „ — | SP—ACE | 47 |
| 24. | — „ — | — „ — | SP—ADP | 79 |
| 25. | — „ — | Zarząd Główny LOPP. | SP—LOP | 277 |
| 26. | — „ — | T. Pruszkowski | SP—TUR | 41-A |
| 27. | — „ — | Państwowe Zakłady Lotnicze | SP—ACX | 89 |

X.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Wilno | Aeroklub Wileński | SP—AEE | 108 |
| 2. | — „ — | — „ — | SP—AML | 246 |
| 3. | — „ — | — „ — | SP—AEH | 99 |
| 4. | — „ — | — „ — | SP—AHB | 251 |
| 5. | — „ — | — „ — | SP—AHT | 170 |
| 6. | — „ — | — „ — | SP—AHG | 221 |
| 7. | — „ — | — „ — | SP—AGL | 141 |
| 8. | — „ — | — „ — | SP—AHA | 163 |

Samoloty będące przedmiotem świadczeń mają być dostarczone na podstawie nakazów (wzory Nr. 1 do § 14 i Nr. 2 do § 16 rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6-go marca 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 26, poz. 230), przesyłanych właścicielom statków powietrznych na piśmie, za pokwitowaniem.

Właścicielom samolotów, podlegających świadczeniom na rzecz wojska w czasie pokoju na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 listopada 1927 r. o obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr. 102, poz. 883), a które nie są wpisane do Państwowego Rejestru Statków Powietrznych mogą być wydawane nakazy dostarczania samolotów z pominięciem wyżej ustalonej kolejności.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji:

*(—) M. Butkiewicz.*

Nr. L. II/201/5/35.

---

## 80.

**Nr. L-I/130/1/35 z dn. 4 marca 1935 r. w sprawie warunków bezpieczeństwa lotów szybowcowych ciągnionych (holowanych) za samolotem.**

Przy dokonywaniu lotów szybowcowych ciągnionych (holowanych) za samolotem powinny być zachowane następujące warunki, zapewniające bezpieczeństwo takich lotów:

1. Ciągnione szybowcowe loty szkolne i ćwiczebne (treningowe) za samolotem mogą być wykonywane jedynie pod nadzorem i w obecności instruktora szybowcowego kat. II-a, II-b i III (Dz. Urz. Min. Kom. Nr. 24 z 1934 r. poz. 134)

2. Ciągnione loty za samolotem, wykonywane samodzielnie bez nadzoru instruktora może odbywać tylko pilot szybowcowy, który posiada specjalne pozwolenie Ministerstwa Komunikacji, wydane na wniosek Polskiego Komitetu Szybowcowego przy Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej. Warunkiem niezbędnym do uzyskania specjalnego pozwolenia jest posiadanie kategorji C pilota szybowcowego i ukończenie kursu lotów ciągnionych za samolotem. Instruktor szybowcowy kategorji II-a, II-b i III, posiadający ważne na dany rok upoważnienie (licencję) ma prawo odbywać loty samodzielne bez specjalnego pozwolenia.

3. Na kursy szkolne lotów ciągnionych za samolotem mogą być przyjmowani tylko piloci szybowcowi kategorji C.

4. Pilotować samolot ciągnący mogą tylko ci piloci, którzy mają specjalne pozwolenie Ministerstwa Komunikacji, wpisane do upoważnienia (licencji) pilota na wniosek Polskiego Komitetu Szybowcowego.

5. Podczas lotów ciągnionych może się na samolocie znajdować tylko pilot. Zasada ta nie dotyczy przelotów i lotów specjalnych, w czasie których, w razie uzasadnionej przyczyny, może się znajdować na samolocie prócz pilota także pasażer, za uprzedniem jednak wyraźnem pozwoleniem instruktora szybowcowego kategorji, wymienionej w p. 1.

6. Podczas wszelkich lotów ciągnionych za samolotem wszystkie osoby, zarówno na szybowcu jak i na samolocie powinny być bezwzględnie zaopatrzone w spadochrony. Za przestrzeganie tego obowiązku są odpowiedzialni osobiście:

a) pilot samolotu — za osoby znajdujące się w samolocie, a
b) pilot szybowca — za osoby znajdujące się na szybowcu.

7. Do lotów ciągnionych za samolotem można używać tylko tych typów szybowców, które zostały do tego dopuszczone przez Ministerstwo Komunikacji. Zdatność każdego szybowca do wykonywania lotów ciągnionych powinna być stwierdzona przez Biuro Veritas w karcie kontrolnej szybowca.

8. Do ciągnienia szybowców można używać tylko tych typów samolotów, które zo-

stały do tego dopuszczone przez Ministerstwo Komunikacji. Zdatność każdego samolotu do ciągnienia szybowców powinna być stwierdzona przez Biuro Veritas w świadectwie sprawności technicznej samolotu. Wyjątkowo do lotów ciągnionych specjalnych mogą być użyte samoloty innych typów za każdorazowem pozwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

9. Zaczepy na szybowcach i urządzenia do ciągnienia szybowców na samolotach powinny być typu zatwierdzonego przez Instytut Badań Technicznych Lotnictwa. Wykonanie tych zaczepów i urządzeń powinno się odbywać pod kontrolą Biura Veritas.

10. Linka używana do ciągnienia powinna mieć sprawdzoną przez Biuro Veritas wytrzymałość na rozerwanie. Wytrzymałość ta powinna wynosić 350—500 kilogramów, co odpowiada lince lotniczej o średnicy 2,3—2,7 mm. Długość linki normalnej powinna wynosić około 120 m.

11. Dopuszczalna szybkość największa ciągnienia za samolotem, ustanowiona przez Instytut Badań Technicznych Lotnictwa, dla danego typu szybowca powinna być dokładnie przestrzegana. Szybkość ta odnosi się do powietrza zupełnie spokojnego. Szybkość normalna lotu ciągnionego powinna być mniejsza od dopuszczalnej szybkości największej. Szybkość największa ciągnienia powinna być zaznaczona w karcie kontrolnej szybowca przez Biuro Veritas i powinna być wypisana na szybowcu w miejscu widocznem.

12. Zarówno szybowiec, jak i samolot ciągnący powinny być zaopatrzone w sprawnie działające szybkościomierze; a zaleca się także zaopatrzenie w warjometry.

13. Start do lotów ciągnionych przy wietrze powyżej 8 m/sek przy ziemi jest zabroniony.

14. W razie gdy samolot wraz z szybowcem znajdą się w czasie lotu ciągnionego w warunkach atmosferycznych, powodujących silne rzucanie, należy starać się lecieć z szybkością możliwie małą i lot w takich warunkach jaknajszybciej przerwać.

Za ścisłe przestrzeganie powyższych warunków Ministerstwo Komunikacji czyni odpowiedzialnemi zarządy organizacyj szybowcowych, instruktorów szybowcowych oraz pilotów samolotów i szybowców, posiadających prawo do samodzielnego brania udziału w lotach ciągnionych.

W związku z tem w razie stwierdzenia, że nieprzestrzeganie niniejszych warunków nastąpiło:

a) z winy instruktora szybowcowego lub pilotów samolotu i szybowca, to upoważnienia do dokonywania lotów ciągnionych będą unieważnione czasowo lub na stałe, zależnie od stwierdzonego w danym przypadku stopnia przewinienia. Nadto w razie przewinienia, powodującego śmierć lub uszkodzenie ciała, czy to osób biorących udział w locie ciągnionym, czy osób trzecich, jak również zniszczenie używanego sprzętu lotniczego lub mienia osób trzecich, będą unieważniane czasowo lub na stałe dyplomy pilota szybowcowego oraz upoważnienia (licencje) pilota silnikowego, biorących udział w locie ciągnionym. Przez branie udziału rozumie się nietylko samo pilotowanie zespołu w locie ciągnionym, lecz i poprzednie przygotowanie do takiego lotu.

b) z winy użytkownika sprzętu, to odnośna organizacja może być pozbawiona prawa prowadzenia czasowo lub na stałe lotów ciągnionych za samolotem, a w razie wypadków ciężkich lub powtarzających się, pozbawiona prawa prowadzenia lotów szybowcowych wogóle oraz wszelkiej pomocy Ministerstwa Komunikacji i Polskiego Komitetu Szybowcowego.

Powyższe rygory nie wyłączają w odniesieniu do organizacyj i osób, wykonywujących loty ciągnione bez zachowania powyższych warunków bezpieczeństwa pociągnięcia prócz tego do odpowiedzialności karnej z tytułu postanowień art. art. 215, 230, 235, 236 i 242 K. K. z 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 60, poz. 571) oraz art. art. 33 i 36 prawa o wykroczeniach z 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 60, poz. 572), jak również pociągnięcia do odpowiedzialności cywilnej z tytułu postanowień art. art. 59, 60 i 62 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. Nr. 31 z 1928 r., poz. 294).

---

## 81.

### Nr. L-I/131/9/35 z dn. 13 marca 1935 r. w sprawie oddawania sprzętu lotniczego do użytkowania klubom lotniczym.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że oddawanie sprzętu lotniczego do użytkowania klubom będzie się odbywało, niezależnie od zachowania warunków subwencjonowania lotnictwa sportowego, wyłącznie na podstawie umowy, sporządzonej według wzoru podanego w załączniku do niniejszego.

Osoby, delegowane przez kluby lotnicze do zawarcia umowy z Ministerstwem Komunikacji o przyjęcie w imieniu klubu oddawanego do użytku klubu sprzętu lotniczego, powinny wykazać się uprawnieniami do działania w imieniu klubu, czy to na podstawie postanowień statutu klubu, czy też na zasadzie specjalnego pełnomocnictwa zarządu klubu.

Przy wypożyczaniu przez kluby, zgodnie z § 4 umowy sprzętu lotniczego innym osobom lub instytucjom, należy pamiętać o odpowiedzialności ciążącej na klubie z tytułu używania sprzętu i w związku z tem brać od osób, którym klub wypożycza sprzęt odpowiednie zobowiązania.

---

Załącznik do Nr. L. I/131/9/35 z dnia 13.III.35.

Formularz.

## UMOWA

### o oddanie sprzętu lotniczego do użytku na własny rachunek.

Dnia . . . . . . . . 193. . . . r. między Skarbem Państwa w osobie Dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji p. . . . . . . . . , a . . . . . . . .

. . . . . . . . . . . . . . .

zastąpionym (ą) przez . . . . . . . .

. . . . . . . . . . . . . . .

działających na podstawie . . . . . . .

. . . . . . . . . . . . . . .

została zawarta umowa treści następującej:

§ 1.

Ministerstwo Komunikacji oddaje . . . . . . . do użytku na własny rachunek, z jednoczesnem wpisaniem tego oddania do rejestru państwowego statków powietrznych, po myśli postanowienia ust. 2 art. 59 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. Nr. 31 z 1928 r., poz. 294), niżej opisany samolot wraz z silnikiem i wyposażeniem, stanowiącemi własność tego Ministerstwa:

a) **Samolot:** znaki przynależności państwowej i rejestracji . . . . . .
Typ . . . . . . . Nr. fabr. . . . .

b) **Silnik** Typ . . . . . moc . . . .
Nr. fabr. . . . . . . . . . . . .

c) **Wyposażenie:**
1. . . . . . . . . . . . .
2. . . . . . . . . . . . .
3. . . . . . . . . . . . .
4. . . . . . . . . . . . .
5. . . . . . . . . . . . .
6. . . . . . . . . . . . .
7. . . . . . . . . . . . .
8. . . . . . . . . . . . .
9. . . . . . . . . . . . .
10. . . . . . . . . . . . .
11. . . . . . . . . . . . .
12. . . . . . . . . . . . .
13. . . . . . . . . . . . .
14. . . . . . . . . . . . .
15. . . . . . . . . . . . .

§ 2.

. . . . . . . . . . przyjmując od Ministerstwa Komunikacji opisany w § 1 Samolot do użytku na własny rachunek, zobowiązuje się do:

1. używania tego samolotu zgodnie z warunkami ustalonemi przez Ministerstwo Komunikacji dla instytucyj i osób, korzystających z pomocy Skarbu Państwa dla rozwoju lotnictwa sportowego w Polsce;

2. stosowania się do wszelkich przepisów oraz zarządzeń Ministerstwa Komunikacji i organów przez to Ministerstwo upoważnionych, dotyczących: bezpieczeństwa i porządku żeglugi powietrznej, szkolenia i treningu lotniczego oraz lotnictwa sportowego i turystycznego:

3. utrzymywania tego samolotu wraz z silnikiem i uposażeniem z całą starannością, w stopniu zapewniającym jaknajlepiej możność normalnego używania;

4. ponoszenia wszelkich kosztów i wydatków, związanych z używaniem samolotu przez

. . . . . . . . . . . . . . .

na własny rachunek, z wyjątkiem kosztów i wydatków, których pokrycie zostanie zapewnione przez Ministerstwo Komunikacji w warunkach, o których mowa w punkcie 1 niniejszego paragrafu.

§ 3.

We wszystkich tych przypadkach, gdy w związku z używaniem samolotu na własny rachunek przez . . . . . . . . . . . . mogłoby grozić zajęcie samolotu przez władze skarbowe albo sądowe lub też wytoczenie powództwa o odszkodowanie . . . . . . . . zobowiązuje się ujawniać każdorazowo i niezwłocznie zapomocą posiadanych dokumentów okoliczność, że samolot stanowi własność Ministerstwa Komunikacji i jest w używaniu tego

. . . . . . . . . . . . . .

na własny rachunek.

§ 4.

. . . . . . . . . . . . zobowiązuje się niedopuszczać do korzystania z samolotu osób, nie przewidzianych w warunkach, o których mowa w p. 1 § 2, użyczać zaś tego samolotu innym osobom lub instytucjom może jedynie za wyraźną pisemną zgodą Ministerstwa Komunikacji.

§ 5.

. . . . . . . . . . zobowiązuje się zwrócić oddany do użytku samolot Ministerstwu Komunikacji niezwłocznie na każde jego żądanie. Odebranie samolotu będzie zaznaczone w rejestrze państwowym statków powietrznych przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 6.

Wszelkie opłaty stemplowe i inne należności skarbowe, wynikające z tytułu niniejszej umowy, jak również z tytułu rejestracji samolotu i późniejszych zmian w rejestrze państwowym w związku z używaniem, obciążają w całości . . . . . . . . . . . . . . .

§ 7.

Strony umawiające się obierają sądy w Warszawie, jako wyłącznie właściwe do rozpoznawania wszelkich sporów z niniejszej umowy wyniknąć mogących.

§ 8.

Umowa niniejsza spisana zostaje w jednym egzemplarzu, który pozostaje w przechowaniu

Ministerstwa Komunikacji (akta rejestru państwowego statków powietrznych). Poświadczony odpis niniejszej umowy otrzymuje . . . .
. . . . . . . . . . . . . . . . .
. . . . . . . . . . . . . . . . .

---

82.

**Nr. L-/231/17/35 z dn. 23 marca 1935 r. w sprawie rozciągnięcia ustawodawstwa lotniczego niemieckiego na obszar Zagłębia Saary.**

Na podstawie komunikatu Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej — CINA, Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że wobec przyłączenia terytorjum Zagłębia Saary do obszaru Rzeszy Niemieckiej, rząd tego państwa wydał rozporządzenie o rozciągnięciu od dnia 1 marca 1935 r. mocy ustawodawstwa lotniczego niemieckiego na obszar wspomnianego Zagłębia.

W związku z tem od dnia 1 marca rb. utraciły moc obowiązującą wszelkie dotychczasowe przepisy lotnicze, odnoszące się do tego obszaru, a przy dokonywaniu lotów z Polski do tego obszaru i odwrotnie będą obowiązywały warunki, ustalone dla stosunków lotniczych polsko - niemieckich (Dz. Urz. M. K. Nr. 12 z 1934 r., poz. 66). —

---

83.

**Nr. L-II/219/2/35 z dnia 26 marca 1935 r. w sprawie zwolnienia od opłat za korzystanie z lotnisk państwowych przez samoloty turystyczne cudzoziemskie.**

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że Minister Komunikacji w związku z zawarciem na terenie międzynarodowym porozumienia aeroklubów narodowych w sprawie zwolnienia na zasadzie wzajemności samolotów turystycznych od opłat za korzystanie z lotnisk oraz, mając na względzie popieranie rozwoju międzynarodowej turystyki lotniczej, decyzją z dn. 26 marca 1935 r., wydaną na podstawie postanowienia ust. (3) § 37 rozporządzenia z dn. 15. II. 1934 r. o podziale lotnisk na kategorje oraz o warunkach zakładania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 142) zarządził co następuje:

1. Samoloty turystyczne cudzoziemskie, wpisane do rejestru państw, których aerokluby narodowe przystąpiły do międzynarodowego porozumienia w sprawie zwolnienia na zasadzie wzajemności samolotów turystycznych od opłat za korzystanie z lotnisk, zwalnia się od obowiązku uiszczania opłat za starty, lądowania oraz za korzystanie z hangarów na wszystkich lotniskach państwowych lub pozostających w zarządzie państwowym, o ile pobyt tych samolotów na danem lotnisku nie przekracza okresu czterdziestu ośmiu godzin.

2. Ulgi powyższe nie mają zastosowania do świadczeń, przewidzianych w ust. (2) § 39 oraz w ust. (4) § 40 wspomnianego na wstępie rozporządzenia, jeżeli świadczenia te nie są udzielane przez organa państwowe lotnictwa cywilnego.

3. Ulgi ustanowione w punkcie 1, mogą być stosowane jedynie na podstawie legitymacji, wystawionych wyłącznie swoim członkom przez aeroklub narodowy państwa, do którego rejestru samolot jest wpisany. Legitymacje koloru niebieskiego o wymiarach 8×13 cm. powinny być wystawione w dwóch językach — krajowym i francuskim według wzoru, podanego w załączeniu. Legitymacje te powinny być zaopatrzone w numer porządkowy.

4. Nazwy aeroklubów narodowych, których samoloty turystyczne będą uprawnione do korzystania z ulg ustanowionych w p. 1, jak również nadsyłane wykazy wydanych przez aerokluby obce legitymacyj Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej będzie przesyłał do wiadomości Ministerstwa Komunikacii, które nadesłane dane będzie ogłaszało w Dzienniku Urzędowym Min. Komunikacji.

5. Postępowanie analogiczne, jak w punkcie 4 bedzie stosowane w razie odwołania uprawnień do ulg bądź w odniesieniu do aeroklubów narodowych poszczególnych państw bądź też w stosunku do poszczególnych członków tych klubów.

---

84.

**Nr. L-II/219/4/35 z dn. 28 marca 1935 r. w sprawie wykazu aeroklubów narodowych obcych, upoważnionych do wystawiania legitymacyj, uprawniających do zwolnienia od opłat za korzystanie z lotnisk.**

W zwiazku z postanowieniem punktu 4 zarządzenia Nr. L-II/219/2/35 z dn. 26 marca 1935 roku w sprawie zwolnienia od opłat za korzystanie z lotnisk państwowych przez samoloty turystyczne cudzoziemskie (Dz. Urz. M. K. Nr. . . . ., poz. . . .), podaje się do wiadomości, że następujące aerokluby narodowe obce są upoważnione do wystawiania legitymacyi, uprawniających do korzystania z ulg przewidzianych w punkcie 1 wspomnianego zarządzenia:

1. Austrja — Oesterreichischer Aero-Club
2. Rumunja — Aero-Clubul Regal al Romaniei
3. Węgry — Magyar Aero-Szövetseg
4. Wielka Brytanja — Royal Aero-Club of The United Kingdom
5. Włochy — Reale Aero-Club d'Italia.

---

Załącznik do Nr. L-II/219/2/35 z dn. 26.3.35.

# W Z Ó R

**legitymacji uprawniającej samoloty turystyczne obce do korzystania ze zwolnienia od opłat na lotniskach państwowych.**

*Strona pierwsza.*

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

MIĘDZYNARODOWY ZWIĄZEK AERONAUTYCZNY

**AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

CARTE D'IDENTITÉ DE TOURISTE AÉRIEN

LEGITYMACJA TURYSTY LOTNICZEGO

Nr. ................

valable pour l'année ................................................
ważna na rok

*Strona druga.*

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

MIĘDZYNARODOWY ZWIĄZEK AERONAUTYCZNY

**AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Nous soussignés certifions que: ..........
Niżej podpisani stwierdzamy, że:
M. ....................................................................
P.
né à ....................................................
urodzony w
le ....................................................................
dn.
résident à (ville) ............................................
zamieszkały w
Etat ....................................................................
Państwo
est membre du
jest członkiem
Areoklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

**Touriste aérien**

**Turysta lotniczy**

| ................................ | ................................ |
|---|---|
| Le Secrétaire Général<br>Sekretarz Generalny | Le Président<br>Prezes |

*Strona trzecia.*

Photographie du titulaire

et timbre du A. R. P.

Fotografja posiadacza

i pieczęć A. R. P.

Signature du tutilaire
Podpis posiadacza

.......................................................

Le titulaire de cette carte doit être admis à jouir de l'exemption des taxes d'abri, d'atterrissage et de départ accordée par réciprocité dans les États suivants:

Posiadacz niniejszej legitymacji ma prawo do korzystania ze zwolnienia od opłat za starty, lądowania i korzystania z hangarów, przyznanego w drodze wzajemności w państwach następujących:

**Autriche, Grande Bretagne, Hongrie, Italie, Roumanie, Pologne, Suede, Japon**
**Austrja, Wielka Brytanja, Węgry, Italja, Rumunja, Polska, Szwecja, Japonja.**

.......................................................

*Strona czwarta.*

## ZAWIADOMIENIE

### o warunkach dokonywania przelotów ponad obszarami Sahary.

Niniejszem podaje się do wiadomości, że w N-rze 661 z 7 marca 1935 r. „Bulletin de Renseignements" organu urzędowego Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej CINA, został ogłoszony dekret rządu francuskiego z dn. 27 września 1934 r., normujący warunki dokonywania przelotów ponad obszarami Sahary.

**WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.**

Drukarnia Państwowa Nr 76075. 29.IV.35. 2 000.

**WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p., telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.**

**Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.**